航空ファン
KOKU~FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR
川崎キ45改
屠龍



☆特集☆
国産の超音速練習機三菱T-2の近況
アメリカのデビス・モンサン空軍基地
復元されたカーチス・スパローホーク

'75 1
JANUARY

BUNRIN-DO JAPAN

$3.3

岐阜基地のT-2超音速練習機

No.1 and No.4 machines of JASDF/Mitsubishi T-2 Supersonic Trainer, JASDF Gifu Air Base, 29th Oct. 1974.





No. 1 prototype of T-2 [illegible]



〔上〕誘導路をタキシングして滑走路に向うT-2原型1号機。〔下〕飛行前の点検。1号機（手前）と4号機。4号機では前ページ写真でおわかりのように，垂直尾翼右側の胴体の上にqフイール・ピート管が付けられているが，1号機では垂直尾翼前方の付根ふきんに移されており，そのほか主翼フィレットやドラッグ・シュート格納扉の大きさなど，細部はだいぶ異なっている。量産型はほぼ1号機の形態となる。



初飛行したUS-1救難飛行艇1号機



First prototype of JMSDF Shinmeiwa US-1 Rescue Amphibian. Shinmeiwa Konan-factory 16th Oct. 1974. (Photo by H. Hamano)

海兵隊のF-4ファントムII



McDonnell-Douglas F-4J Phantom of VMFA-235.

機首のレドームと尾翼に派手な星のマークをつけた第235海兵戦闘攻撃飛行隊（VMFA-253）"デース・エンゼルス"所属のF-4JファントムII。



〔上〕ワシントンDCの海軍航空施設飛行場（NAF）で撮影した第101海兵戦闘攻撃訓練飛行隊（VMFAT-101）所属のF-4J。1974年9月28日の撮影。

〔下〕同じくワシントンDCのNAFで影撮した第323海兵戦闘攻撃飛行隊（VMFA-323）所属のF-4N。1974年9月29日の撮影である。

⬆ F-4J Phantom II of VMFAT-101, NAF Washington DC 28th Sept. 1974. (Photo by Dr. J. G. Handelman)

⬇ F-4N Phantom II of VM-323, NAF Washington DC, 2 Sept. 1974. (Photo by Dr. J. G. Handelman)





First prototype of Panavia 200 MRCA

パナビア 200 MRCA



去る8月14日，西ドイツのマンヒンクで初飛行したパナビア200MRCA（多用途戦闘攻撃機）の原型1号機。写真はその後の飛行テストの模様で，前ページは降着装置をおろして着陸進入，上は可変翼の主翼をいっぱいに前進させた位置で水平ローパス，下はアフターバーナをふかして離陸上昇。同機は胴体右側面には西ドイツ空軍のマークをつけているが，左側面にはイギリスとイタリー空軍のマークを画いている。





ホカーシドレー 1182 ホーク

First prototype of Hawker Siddeley 1182 Hawk at Farnborough Air Show. (Photo by Inter-Air-Press)



(Photo by Inter-Air Press)

8月21日にイギリスのダンスフオルドで初飛行して，9月初めのファーンボロ・ショーに展示されたホーカーシドレーHS.1182ホーク超音速ジェット練習機原型1号機。写真はHS社のテストパイロット，D.シンプソン氏の操縦でファーンボロで飛行展示中のシーン。初飛行後まもないため，しんちょうな飛行であったが，時速400ノット(740km/h)余の速度を出し，スロー・ロールなども披露した。

(Photos by Inter-Air Press)



ジェネラルダイナミックスYF-16



エドワーズ空軍基地で飛行テストがつづけられているジェネラルダイナミックスYF-16の1号機（上）と2号機。1号機は赤・白・ブルーのよく目立つテスト機の塗装。2号機はスカイブルーとクラウドホワイトの米空軍昼間戦闘機制空色の迷彩に塗られている。まだテスト中であるが，YF-16はノースロップYF-17とともに，欧州各国空軍から次期戦闘機候補として注目されている。

No. 1 and No. 2 prototypes of General Dynamics YF-16 at Edwards Air Base



デビス・モンサン基地のA-7D



USAF aircraft in Davis-Monthan AFB, Ariz.



アメリカの航空基地めぐり第5回で，今回はアリゾナ州のデビス・モンサン空軍基地。砂漠のまっただなかにある戦略空軍の基地で，黒い翼U-2やDC-130などのほかに，戦術空軍の第355戦術戦闘連隊（355TFW）の各機も駐留している。前ページはその麾下にある第357戦術戦闘飛行隊（357TFS）所属のA-7Dで，尾翼につけてい

戦闘飛行隊（357TFS）所属のA-7Dで，尾翼につけているイエローの帯が飛行隊マーク。このページと下は，全面グレーに塗ったA-7D。射撃訓練などの仮想敵機に使われているもので，ここにあるのは1機のみ。砂ぼこりを防いで，前ページのA-7Dは吸気口にカバーをしている。
るイエローの帯が飛行隊マーク。このページ上と下は全面





Fieseler Fi.156 Storch. (Photo by C. Graham)

アメリカに現存するフィーゼラFi156シュトルヒ。40年も前に造られたSTOL機。大戦中に2,549機が生産され、観測・連絡機として使われた。アメリカのほかに西ドイツ、南アフリカ、スイスなどに数機が飛行可能な状態で現存している。



Grumman J2F-6 Duck. (Photo by C. Graham)

前ページにつづいてアメリカで飛んでいる２次大戦機。〔上〕グラマンJ2F-6ダック水陸両用機。J2F-6は900馬力のライトR-1820-54エンジン装備。コロンビア・エアクラフト社で330機が生産され，海軍に装備されている。

〔下〕おなじみのグラマンF6F-5ヘルキャット。アメリカではエア・レースなどに使われている２次大戦も数が多く，写真の機体もその１機。



Grumman F6F-5 Hellcat. (Photo by C. Graham)

ファーンボロの飛行ショーから

アフターバーナをふかしての垂直上昇，横転，急旋回，低速でのローパスと，連日会場上空をめまぐるしく飛びまわって機動性をデモ，観客の目をみはらせたTF-15Aイーグル。マクダネル・ダグラスのテストパイロット，アービングL.バロース氏が操縦を担当，吸気口外板両側にダミーのライセドン・スパローAAM　4発を装備しての飛行展示であった。

Farnborough 1974 Flying Display.

McDonnell Douglas TF-15A-MC Eagle.　(Photo by Inter-Air Press)





SEPECAT Jaguar T. Mk2 displayed at Farnborough.

(Photo: Inter-Air Press)

部隊への配備が開始されて，今後の就役ぶりが注視されているSEPECATジャガーは，英空軍の練習型T.Mk2，攻撃型のGR.Mk1のほかに輸出型のジャガー・インターナショナルの3種が展示された。写真は新規開発の超音速高等練習機として，わが三菱T-2とともに世界から注目されている練習型のT.Mk2。

垂直上昇，ホバリングと国際ショーではすっかり名物となったVTOL攻撃機ハリアーのユニークな飛行ぶり。今回のファーンボロには第1スコードロンのGR.Mk1が10機のほかに，ホーカーシドレーの社有機としてデモ飛行に使われている複座のT.52Aが参加して飛行展示を行なった。写真はそのT.52A。

Hawker Siddeley T.52A at Farnborough. (Photo; Inter-Air Press)





TF-15A Eagle with Fast Packs Fuel Pallets.

ファスト・パックを装備したTF-15A

ファーンボロに参加したTF-15Aイーグルは，"ファスト・パック"と呼ばれる燃料パレットをつけて，メイン州ローリング空軍基地からイギリスのベントウォター英空軍基地まで，3,000マイル（4,827km）余をノンストップ，無給油で飛んだ。写真は胴体側面にそのパックをつけたTF-15A。ファンボロに出場した同一の機体である。



MRCAの2号機が初飛行

MRCA 02 makes first flight at BAC Military Aircraft Division Warton Airdrome.

〔上・下〕去る8月に西ドイツのマンヒンクで初飛行した原型1号機（01）につづいて，このほどイギリスのBAC社軍用機部門ワートン飛行場で初飛行したMRCAの原型2号機(02)。BAC軍用機部門のチーフ・テストパイロットの操縦で飛行時間は60分。着陸前に飛行場上空で主翼を後退させての横転，タッチ・アンド・ゴー，片発飛行なども試みた。02につづいて，03号機もまもなくワートンで初飛行する。





カナードをつけた F-4ファントムII

Canards Added to F-4 Engine Inlets to Boost Maneuverability and Combat Capability.

〔上・下〕運動性と格闘性能の向上をめざして，エンジン吸気口外板両側にカナード（先尾翼）をつけたF-4ファントム。マクダネル・ダグラス社で1機を改造したもので，エドワーズ空軍基地で飛行特性のテストが行なわれている。





ノースロップYF-17とF-5E

YF-17 flies near refueling boom of KC-97 tanker at left over Edward AFB.

〔上〕エドワーズ基地を飛び立って空中給油テスト中のYF-17原型1号機。YF-17とYF-16の両機種は，KC-97を給油母機として，同時に飛行して空中給油のテストを行なっている。〔下〕カリフォルニア州ミラマー海軍基地に到着した2機のF-5EタイガーII。同基地の海軍戦闘機武器学校で，同機の評価テストを行なうために配備されることになったもの。1975年初めまでに5機が配備され，F-14トムキャットその他の戦闘機との模擬空戦などが行なわれる。

A pair of F-5E arrives NAS Miramar for evaluation flight.





F-4E Phantom fitted with leading edge slat.

前縁スラット付きのF-4Eと海自の新鋭US-1救難飛行艇

〔上〕主翼の前縁スラットを付けたF-4EファントムII。F-4Eのブロック・ナンバー-48以降の機体はすべてこのスラット装備である。写真ではその可動状態がよくわかる。

〔下〕新明和甲南工場でロールアウトした海上自衛隊用の新型救難飛行艇US-1の1号機。同機は10月18日に初飛行したが，写真は同日，飛行のために離着水場へ向うところ。

No.1 machine of JMSDF US-1 Amphibian Resque Flying-boat makes first flight.



三菱 T-2 練習機
MITSUBISHI T-2 TRAINER









国産の超音速高等練習機T-2は，ただいま試験用の段階。試作された原型４機のうち，２機はただいまスピンその他のテストのために改修中で，岐阜基地でテストをつづけているのは１号機と４号機。写真上は離陸する４号機，下はハンガー前の４号機と１号機。

Japan's first domestically-made supersonic jet trainer T-2, now under various tests at JASDF Gifu Base. Top is No.4 plane taking off for a test. Below are No.1 and No.4.









本文記事で紹介してあるように，原型の1～4号機はそれぞれ分担して各種のテストを行なった。1号機にはその結果を反影して改修が行なわれており，量産型はほぼこのかたちとなる。右の2枚の写真で，1，4号機は尾端カバーの大きさなど細部が異なっているのに注意。

Two of the four prototypes (No.2 and No.3) are now at a plant preparing for a special test. Note that the tail corn case cover of No.1 plane is different from that of No.4.







アメリカの海空軍基地——⑤

デビス・モンサン空軍基地

Davis Monthan AFB







USAF Fighters In Davis-Monthan AFB





訓練飛行に離陸する第355戦術戦闘連隊(TFW)第333戦術戦闘中隊(TFS)所属のA-7D〔上〕とエプロンで翼を休める同中隊所属機。

A-7D of 333rd TFS, 355th TFW, just taking off for a training flight (Top). A-7D of the same squadron at the apron.







左ページと上・右は空軍用A-7Dの初期生産型。D型の初期型では空中受油用プローブが海軍型のA，B，E型と同様に機首右側に取付けられているが，D型の標準型では受油口が胴体背部中央に移動されている。なお空軍型は海軍型と異なり主翼を中央から折りたたむことができない。右の機体は主翼下面に訓練用の模擬爆弾を装備している。

he Early D version for AF has its oil probe on the ight-hand side of the nose, while the Standard version has it on the fuselage.







コンコルド02号量産前期型機は、関係空港当局の招きに応じ、10月20日ロンドンを出発、メキシコをへてアラスカからペルーに至る北および南アメリカ大陸の太平洋岸でデモ飛行をおこない、すべての日程を完了10月28日夜（現地時間）パリのドゴール空港に帰着した。今回の飛行は初めての太平洋岸への飛行であり、目的は、現地の政府当局者と一般大衆に実際に見てもらい、環境面から正しい評価をしてもらうためと、エアライン各社に、運航潜在力と現行の航空交通管制および空港ハンドリング施設への適合性などを研究、検討してもらうためのものだった。

〔上〕デモ飛行に出発するコンコルド02号機。〔中〕着陸進入するコンコルドの操縦席。〔下〕ベネズエラのカラカス空港に着陸した同機。









〔上〕最近行なわれた熱帯地方実験飛行の途中、シンガポール空港のエプロンで翼を休めるコンコルド生産型1号機。飛行したコンコルドとしては6番目の機体で、これら6機の合計飛行時間は今までに3,000時間に達しこのうち1,000時間は音速を超える飛行であった。コンコルドはおそくとも1976年から英国航空およびエア・フランスに正式就航が予定されている。

〔中〕セスナで開発中の3発ビジネス・ジェット。セスナ社は現在大陸間航行可能の3発ビジネス・ジェット、サイテーションIII700を開発している。

〔右〕スコットランド本土から280マイル離れ去年の冬暴風で破損した燈台の修理に活躍する、イギリス海軍のヘリコプタ。100フィートもある岩の気象条件が極端に悪いため、修理作業は限られた短い夏の期間しか行なうことができない。



〔上〕ソ連の空を守る人たち。輸送機に塔乗するコーカス軍管区N部隊のパラシュート降下員たち。 (TASS)

〔下〕降下員たちは古い伝統に従って、出発前には飛行機の前に腰をおろしてならぶ。





〔左〕セットのフロートの中で訓練の説明を受けるアエロフロートのパイロットおよび乗員たち。

〔中〕水上不時着機（セット）上の乗員。

〔左下〕事故機から救命ボートに乗り移る。

〔右下〕救命ボートに乗って発煙筒をたいて救助を求める。

このページはソ連の旅客機不時着避難救助訓練の模様。ソ連のアエロフロート航空のパイロットや乗員は乗客の安全確保のため常に避難、救助訓練をおこたらない。このためソ連民間航空省は各種の訓練を行なうことのできるよう、訓練場をいくつか用意している。シェレメチェボ空港近くのクレブニコフスキー貯水池もその一つで、ここは水上に不時着した時の訓練センターである。





(TASS)



スナップ だより





〔上〕嘉手納基地に着陸するサメロを書いた第34戦術戦闘中隊所属のF-4E。同機はF-4Eの最新型で主翼前縁にスラットが取付けられている（横浜市　山口敏夫）。

〔中〕このほど自治省・消防庁等の主催で飛来したカナデアCL-215消火用飛行艇。同機は鹿児島に到着後下総、福岡、札幌、徳島などでデモフライトや運用試験を行なった。写真は10月15日下総基地にて（武蔵野市　井上哲雄）。

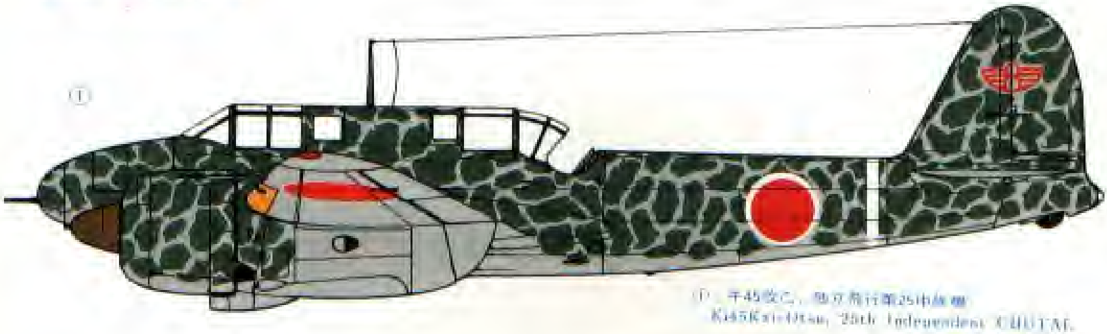
〔下〕新塗装になった岩国基地に駐留している第211海兵攻撃飛行中隊所属のA-4E（昭島市　銭京隆）。



ワイドカラー
WIDE COLOUR

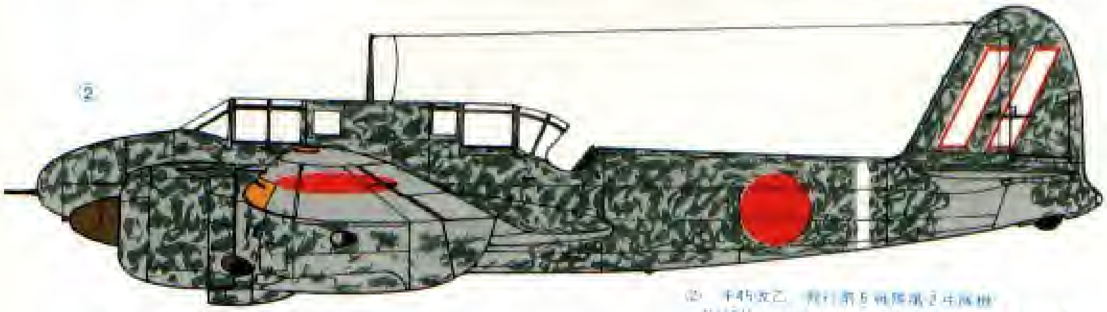
KAWASAKI KI45-KAI "TORYU"

①



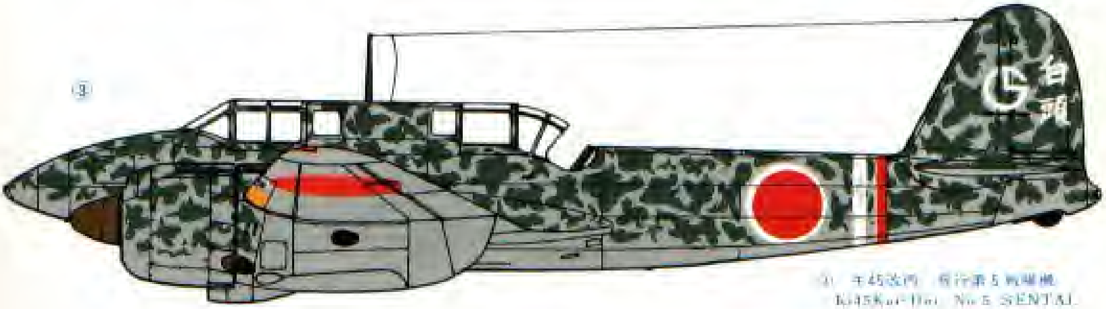
① キ45改乙、独立飛行第25中隊機
Ki45Kai-Otsu, 25th Independent CHUTAI

②



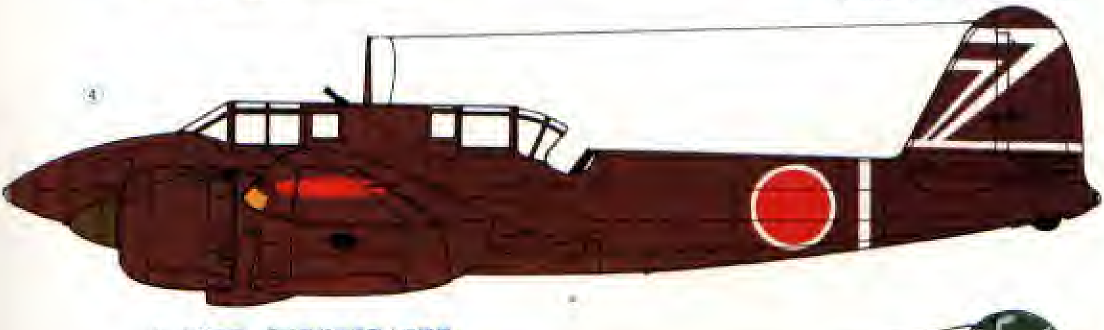
② キ45改乙、飛行第5戦隊第2中隊機
Ki45Kai-Otsu, 2nd CHUTAI No.5 SENTAI

③



③ キ45改丙、飛行第5戦隊機
Ki45Kai-Hei, No.5 SENTAI

④



④ キ45改丙、飛行第27戦隊第1中隊機
Ki45Kai-Hei, 1st CHUTAI, No.27 SENTAI

⑤



⑤ キ45改丙、飛行第4戦隊（回天隊）山本少尉機
Ki45Kai-Hei, flown by 2nd Lt. Yamamoto "Kaiten" TAI(unit) No.4 SENTAI



シルバーヒルで復元された
カーチスF9C-2



⬆ Now, it temporarily resides in the Navy Memorial Museum, Washington Navy Yard.

⬅ Note the venturi tube on the side behind cowling.

⬇ "The Man on the Flying Trapeze" insignia.

〔上〕スミソニアン博物館のシルバーヒル作業場で復元が完了したF9C-2は，国立航空宇宙博物館の新館が完成するまで，ワシントンの海軍記念博物館に，写真のようにかつて親飛行船にフックされたと同じように吊り下げられて保管される。
〔左〕主車輪の轍間距離の狭いスパローホークは，練度の低いパイロットには着陸が難しく，機体を転倒させる事故も少なくなかった。カウリングのうしろに黒く出ているジョウゴ状のものはベンチュリ管。
〔下〕スパローホーク部隊は正式には米海軍の"ライター・ザン・エア"部隊配属の"ヘビアー・ザン・エア"部隊と呼ばれたが，ニックネームは"ザ・マン・オン・ザ・フライング・トラピーズ"(空飛ぶ空中ブランコの男)。胴体側面の部隊マークは，カラー写真でおわかりのように黄色いシャツに赤パンツの"ブランコの男"。弾薬の装てんはマーク前方のカバーをあけて行なった。





Rolled outdoors for the first time after restoration on Aug. 13, 1974.



美しく復元されたスパローホーク。ここの写真はすべて，復元完了後の1974年8月13日，シルバーヒル作業場の戸外に引き出された“ロールアウト”のときに撮影されたもの。



⬆ Note the drop tank attachments.

〔上〕主脚支柱付根の補助燃料タンクの留金がついている胴体下部のフェアリングには，炭酸ガスのびんも収められていた。これは海上に不時着した場合，機体に積んでいる浮き袋をふくらませるためのもの。浮き袋は上翼翼端部のメタル・カバーのうら側に収納されていた。下翼は上反角なし。

〔下〕スパローホークの上翼は肩翼のいわゆるガル翼（かもめの翼型）で，パイロットの上方視界は良好であったが，着陸進入の際の下方視界はさえぎられる構造でもあった。上翼付根後縁の部分にはパイロットが乗り降りするさいの「手掛け」がついているのに注意。

⬇ Pilot's range of view upward was unlimited, due to the shoulder mounted gul wing.





Note the handle to release the "sky hook."

〔上〕左主翼付根後縁には，母船からフックをはずすとき，パイロットが左手で引くハンドル（引き手）が付けられていた。65ノットで飛ぶ風圧のなかでこれを操作するのはなかなか大変な作業であった。翼下に出っ張って見えるのは遠隔装備のコンパス。照準器は復元のさいに新造されたものである。

〔下〕スパローホークは安定性を改善するため，海軍に引渡されたのちに垂直安定板の面積をヒンジの部分で少し広くしている。改造前は，3本のストライプスはラダーの上のみに画かれていたが，面積が広くなって釣合いをとるため，ブルーの1本は安定板に画かれることとなった。

⬇ Note the extended fin, blue-painted.



復元されたF9C-2スパローホーク

L.T.A.s Parasite Sparrowhawk



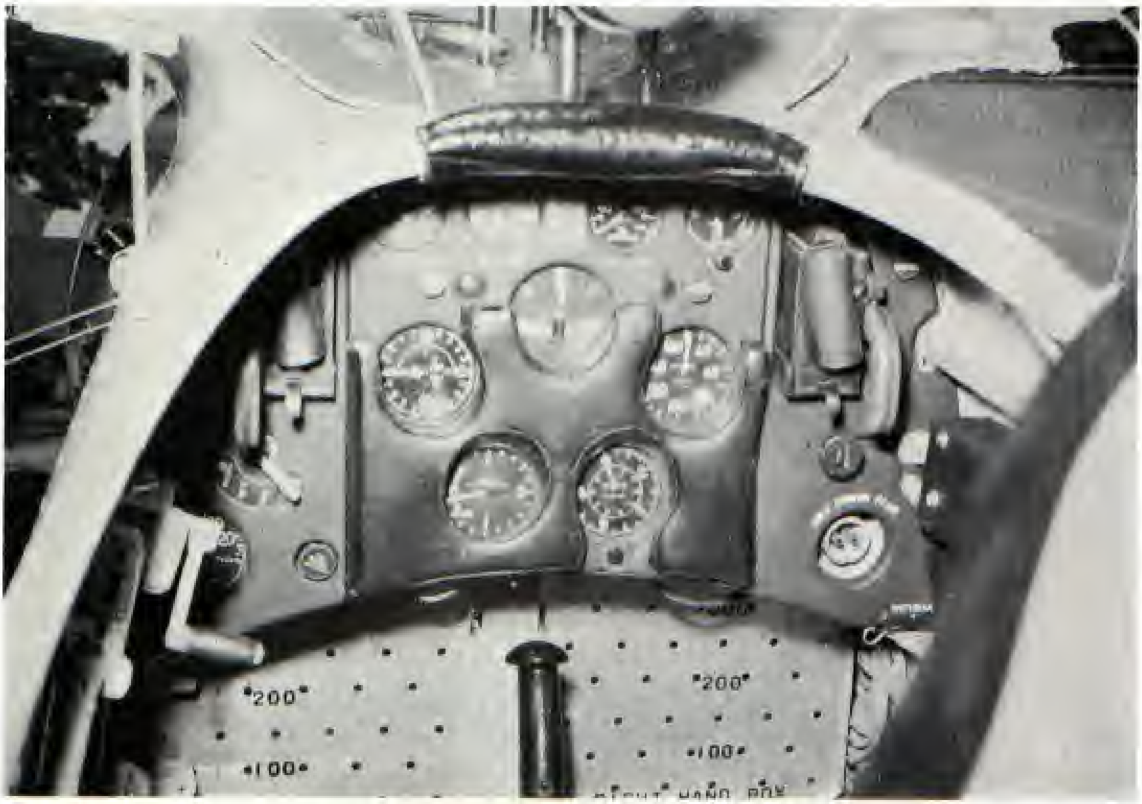
Photos by Robert C. Mikesh



Fully restored to factory fresh condition, the Curtiss F9C-2 Sparrowhawk is in readiness for the new building of the National Air and Space Museum to be opened on the Nation's Bi-centennial, July 4, 1976.

スミソニアン博物館のシルバーヒル作業場で復元されたカーチスF9C-2スパローホーク。わずか8機しかつくられなかったF9C。残ったその1機がワシントンの古典機愛好家協会の会員たちの手でこのように見事な塗色でよみがえった。同機は1976年7月に開館する国立航空宇宙博物館の新館に展示されるが，それまでワシントンの海軍記念博物館に保管されることになる。（グラビア写真，本文記事参照）







↑ Cockpit instrument panel.

← Note gun charging handle in top left corner.

〔上〕スパローホークの計器パネルはシンプルな配列であった。下部の飛行計器のまわりとエンジン関係計器の上方に不時着時の防護用パッドがついているのに注意。計器パネルの下は弾薬箱になっていて，小穴を通してのぞいたり，表示される数字で弾薬の残量を確認した。

〔左〕スパローホークのコクピットは非常に簡素であるが，これが当時のこの種の飛行機の標準的な装備配列であった。左手にあるのはスロットルとミックスチャー・コントロール（混合気調整），スロットルの上のクランクは母船にとりついたときにアレスチング・フックを下げるためのもの。計器パネルの左上に機銃の装てん用ハンドルがあるのに注意。



↑ CO_2 bottles were housed behind metal covers. Bottom wing had no dihedral.

〔上〕スパローホークは主脚の間にドロップ・タンクを搭載できるようになっていた。写真ではその取付け金具がよくわかる。主翼の付根に見える流線形の小さなフェアリングにはコンパスが収められている。海軍では当時，露出している金属部分はすべてライトグレイに塗っていた。

〔下〕スパローホークは海軍で実用となった戦闘機では，もっとも小型な1機であった。もともと航空母艦用に設計されたものであるが，不採用になり，飛行船搭載機としてよみがえった。

↓ The sparrowhawk was one of the smallest Navy fighters ever built.





© H.Teshimoto

BRISTOL BEAUFIGHTER MK.1F

1/32 SCALE KIT

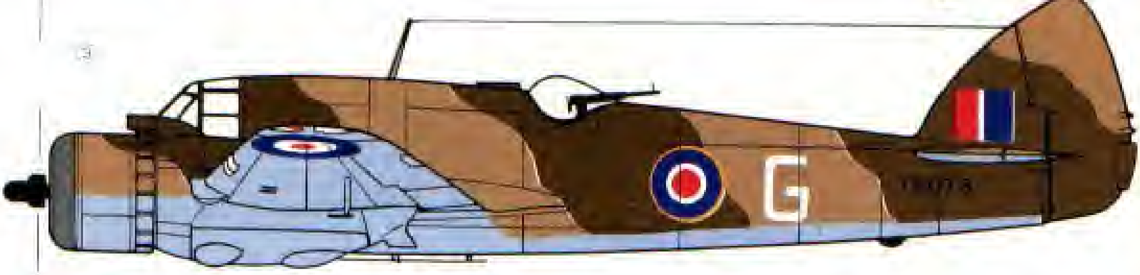


パネル上の図柄は1/32スケールでトータル82.6cmの大きさで機首に記入されている

2



3



2. ボーファイターMk.1F
第29スコードロン所属機
Beaufighter Mk.1F No.29 Sqdn.

3. ボーファイターMk.1C
第272スコードロン所属機
Beaufighter Mk.1C No.272 Sqdn.

原料が違う高品質
レベルカラー

ホーファイターのバリエーション

①



ボーファイターMk.IF
第604スコードロン所属機
Beaufighter Mk.IF, No.604 Sqdn.

4. ボーファイターMk.IF
第25スコードロン所属機
Beaufighter Mk.IF, No.25 Sqdn.

5. ボーファイターMk.IF
第604スコードロン所属機
Beaufighter Mk.IF, No.604 Sqdn.

④



⑤



ハイモデリングのための
レベル資料集

ブリストル　ボーファイターMk.IF

BRISTOL BEAUFIGHTER



☆キットの紹介☆

1/32スケールの超大型ボーファイターのキットがレベルから発売されている。珍らしい機種のうちに入るものであり，両エンジンともに実感の出たエンジンを内蔵し，詳細な足まわりやコクピットなど古のこまかさも見せてくれる楽しいキット。デカールは図①に示す第604スコードロンと沿岸航空隊第252スコードロンの2種付。ワイドカラーも付属しているデラックス版である。

☆塗装とバリエーション☆

図②　第29スコードロン所属のIFで，機首の左にバンビのマークが記入されており，塗装は全面黒のつや消し。B-ROの文字は右面の場合もB-RO。この機体は水平尾翼に上反角があり，排気管には消炎マフラーが付いていて，前部風防は枠の少ないタイプである。

図③　第272スコードロン所属のIC。レーダーアンテナとスピナなしに組立て，後席に機銃を追加するとOK。塗装はミドルストーンとダークアースの迷彩で，下面はアズールブルー〔レベル・カラー62＋⑤＋1〕＋03〕。

図④　第25スコードロン所属のIFで，レーダーはなし。カウリング上部の空気取入口は角型で小さい空気取入口が後部にもある親子式のものに改造するとよく，塗装はダークグリーンとダークアースの迷彩で，下面はスカイ。胴体の文字は右面も同じ順番に記入されている。

図⑤　第604スコードロン所属機でレーダー付，全面黒のつや消し，カウリング前部はシルバーのようである。カウリング上部の空気取入口は楕円型の親子式である。

☆改造機☆

水平尾翼へ上反角をつける改造は，機体側を削って12度の上反角をつけ，隙間をパテで修正すると比較的楽に可能。空気取入口はパテ盛りで角型に改装し，小さい空気取入口はプラ材で自作するとスタンダード・キットとは異なったモデルに仕上げることができる。

（イラストと解説・橋本喜久男）



← 第236スコードロンのボーファイターTFX。エンジン・カウリング側面の消炎マフラーがよくわかる。
Beaufighter TFX of No.236 squadron.
↑ 夜戦用のレーダー・アンテナをつけたボーファイターIIF。
Beaufighter IIF.

Kit :
Revell recently put a rare airplane model kit on sale in a large 1/32 scale. This is the Bristol Beaufighter, the first RAF night-fighter with a sufficiently high performance to take advantage of the secret airborne interception radar during the German air raid on Britain in the winter of 1940-41. No one but Revell could attain such a good finish in molding, faithfully to particulars. The well-balanced configuration, elaborately patterned engine and cockpit, remind the moders of the WWII masterpiece in action. Decals of No. 604 Squadron, Fighter Command, as shown in Fig. 1, and No. 252 Sqdn, Coastal Command, are attached. A wide-color drawing is also precious.

Painting :
Fig. 2. Beaufighter Mk. IF of No. 29 Sqdn. Painted all in anti-glare black with a "Bamby" (fawn) marking on the left side of the nose. Note that the horizontal tail has a diheadral angle and that the exaust tube is equipped with a muffler to kill the flame.
Fig. 3. Beaufighter Mk. IC of No. 272 Sqdn. Build it up with no radar antenna and spinner, and add guns. The camouflage scheme is middle stone and dark earth, with the bottom surfaces of azure blue (Revell Color 34, 31, 1 and 33). Letters, B-RO, on both sides of the fuselage are readable from left to right.
Fig. 4. Beaufighter Mk. IF of No. 25 Sqdn, with no radar. The airintake above the cowling is square in shape and doubled, with a smaller intake on its waist. The upper surfaces are camouflaged in dark green and dark earth, while the lower surfaces are sky. Letters on both sides of the fuselage are readable from left to right.
Fig. 5. Beaufighter Mk. IF of No. 604 Sqdn, with radar. Entirely anti-glare black, except the front part of the cowling of silver. The airintake is oval in shape and doubled.
Hints : The easiest way to give a diheadral angle to the tail plane is to shave the fuselage to get a 12-degree and putty up the gap. The square-shaped airintake can be made by using putty, and the smaller airintake is easy to make with a plastic runner.
(Illustration & Commentary by Kikuo Hashimoto)

Revell Color for Beaufighter :

RC No. 8	Silver	21	Middle stone
22	Dark earth	23	Dark green
23	Sky	34	Sky blue
30	Flat base	33	Non-glare black
28	Black iron	1	White

ボーファイターの塗装に必要なレベル・カラー

⑧シルバー	㉑ミドルストーン
㉒ダークアース	㉓ダークグリーン
㉓スカイ	㉞スカイブルー
㉚フラットベース	㉝黒つや消し
㉘黒鉄色	①ホワイト



コースタル・コマンドの第272スコードロンに配属されたボーファイターMk.IC。

2式複戦"屠龍"

KAWASAKI KI45KAI "TORYU"

操縦席の後方に20mm 2門の上向銃を装備してB-29の迎撃に活躍した2式複戦"屠龍"丙型。写真は終戦直後の1945年10月に追浜飛行場に運ばれた1機。

（本文記事参照）



Ki45Kai Toryu, Oppama Airfield, Oct-Dec '45, before being destructed.



Ki45Kai-Otsu, armed with a 20mm cannon on the nose and a 37mm cannon under the belly.



↑ Ki45Kai-Ko of No. 5 SENTAI

↓ Ki45Kai-Ko of No. 4 SENTAI





(左上)飛行中のキ45改"屠龍"乙型。乙型は地上攻撃を考えて機首を20mm砲1門、胴体下面を37mm砲にして武装を強化した型だが、写真では胴体下の37mm砲がはずされている。(左下)機首に12.7mm機関砲2挺、胴体下面に20mm1門を装備した"屠龍"甲型。小月を基地に北九州の防空に活躍した飛行第4戦隊の所属機。(上)滑走中の"屠龍"甲型。飛行第5戦隊所属と思われる1機。機首の12.7mm機関砲をはずしている。(下)"屠龍"甲型の12.7mm1式固定砲(ホ103)の整備。上向砲を装備した甲型で右手にその銃身が見える。





Nose-mounted 12.7mm Ho-103 MG of Ki45Kai-Ko.



Ki45Kai-Hei of No. 53 SENTAI, Matsudo Airfield, late in 1944.

〔上〕昭和19年8月から終戦まで、松戸と藤ケ谷飛行場を基地にB-29の邀撃に活躍した飛行第53戦隊"屠龍"夜戦隊の操縦者たち。後方の乗機は"屠龍"丙型である。(本文82ページ記事参照)。

〔下〕同じく松戸飛行場の53戦隊の"屠龍"丙型。[illegible]てB-29の夜襲にそなえた「ふくろう部隊」"屠龍"夜戦隊。飛行第53は終戦までに約60機のB-29を撃墜している。



Ki45Kai-Hei of No. 53 SENTAI. The SENTAI shot down 60 B-29's during Dec '44—Aug '45 Tokyo air defense.





Captured Ki45Kai-Ko at Munda Airfield, New Georgia, Aug '43.

（上）ソロモン群島のニュージョージア島ムンダ飛行場で米軍にろ獲されたキ45改"屠龍"甲型。ラバウルから同方面に展開した飛行第13戦隊の所属機と思われる。機首前方にかすんで見えるのはレンドバ島。1943年8月13日の撮影。（下）同じくパラワン島でろ獲された"屠龍"甲型。米軍の手で復元され，飛行テストを行なった1機。同方面に派遣された"屠龍"は，大型機迎撃からのちに夜間防空の任に動員され，消耗も多かった。



Ki45Kai-Ko found wrecked on Palawan when U.S. troops landed the island.



Dornier Do217E of KG40.

ドイツ軍用機写真集⑥

ドルニエDo217



前号につづいて機首をまるく大きいものにしたDo217K。右上の森林上空を飛行中と右の雪上を滑走中の正面写真で、本機の透明風防の機首がいかに視界のよいものであるかがよくわかる。本機は本来の夜間爆撃の任務のほかに、フランス沿岸から英本土をめざすパスファインダー（誘導機）としても活躍している。既報のようにK型には最初のK-1につづいてX1400無線誘導弾を積めるようにしたK-2、Hs293Aミサイルを搭載するK-3の2機種が造られているが、K-2以降では尾部に7.9mmMG81機関銃4挺を追加して防御火器を強化している。

ドイツ空軍では商船や軍艦などの艦船攻撃にDo271のような長距離攻撃機をあてて緩降下爆撃を行なわせたが、大型で鈍重な本機でのダイブ攻撃では大きな効果を期待できなかった。そのため対空砲火を避け、高々度からの水平爆撃で艦船を狙うために考え出されたのが上記のX1400無線誘導弾とHs293A滑空爆弾である。X1400誘導弾は弾体の中央部に4枚の安定翼をつけているほかは通常の爆弾と同じかたちで、駆動装置なし、16,000から21,000フィートの高度で発射した。Hs293は全幅約3mの有翼爆弾で、弾頭は500kg、液体ロケットの駆動装置を持っていた。



Dornier Do217K night-bomber version.





Do217のK型までの紹介を終えたところで、ふたたびE型の鮮明な写真を選んでご紹介しよう。このページと次ページの4枚は，1941年春にEシリーズを最初に装備した第40爆撃航空団（K.G40）のDo217E-2。Do217Eは当初洋上哨戒，機雷敷設などに使われ，のちに緩降下艦船爆撃を行なったが，対空砲火による損害が多かった。





上の写真2枚は編隊で爆撃に向うところで、1942年ごろに採用された夜間戦闘用の機体塗装。コード・レターは垂直尾翼下端に記入し、胴体には白ふちどりの赤で機体記号のみを画いていた。左ページ下は夜間出撃に発進する1機。下の写真は機首のクローズアップで、操縦席下方側面に画かれているマークは爆撃隊員の出撃記章







写真上は大戦末期にDo217の数機が尾部に装備した減速用の傘型パラシュート。空中で展張、折りたたみ可能という珍らしいドラッグ・シュートで、夜間の空戦で急激に減速して敵の戦闘機の攻撃をかわすなどの操作に用いられた。写真下は離陸滑走中のDo217E-2の2態。Do217は本来の任務である爆撃型と偵察機型、夜間戦闘機型を含めて総計1,730機が生産されており、1940年初めから44年初めまで第一線で就役している。







機首にレドームをつけた夜戦型のＦ７Ｆ-３Ｎ。
1947年１月，ハワイのホノルル上空にて。

グラマンＦ７Ｆタイガーキャット（続）



11月号につづいて米海軍最初の双発艦戦グラマンF7Fタイガーキャット。タイガーキャットの最初の量産型F7F-1は1944年4月から部隊への引渡しが開始されたが、34機生産されたところで、複座の夜間戦闘機型F7F-2Nに生産をスイッチ、65機をつくっている。つづいてF7F-1のR-2800-22W(2,100hp)エンジンをR-2800-34W(1,600hp)に換装したF7F-3を189機生産したところで終戦のため当初の500機の量産契約はキャンセルされた。しかしその後、機首にレドームを張り出したF7F-3の複座夜間戦闘機型F7F-3Nが60機、アレスター・ギアをつけたF7F-4Nが13機発注されて、戦後の1946年まで生産がつづけられた。レシプロからジェットに代る過渡期に出現した双発艦戦、タイガーキャットは期待されながらも実戦では活躍する機会にめぐまれなかった。

Two-seat Grumman F7F-2N night-fighter.





(本文90ページ記事参照)

↑ The USS MACON, 7 July 1933, just two weeks after her commissioning. Two of the Sparrowhawks ready to "hook-on."

↓ "Man on the Flying Trapeze" unit in "Vee" formation decked out in colors used when assigned to the USS MACON.

➡ Fighter unit commender, Lt Harrigan makes contact with the trapeze of the MACON. The green glad is a signal for the pilot to come abuard.





●復元されたL.T.A.“パラサイト”●

カーチス F9C スパローホーク

カーチスF9Cスパローホークは米海軍で飛行船搭載用に開発され、実用化された唯一の戦闘機。1931年から32年にかけてアクロンとマコン飛行船用に8機がつくられたが、このほどその1機が復元されて、アメリカの博物館に展示されることになった。これはその現役のころのプロフィル。カラー写真および本文記事とあわせてごらんください。

〔左〕スパローホークの母船、米海軍の巨大な飛行船マコン。写真は同飛行船が就役2週間目の1933年7月7日の撮影で、任地のカリフォルニア州サニーベール基地に向う途中、ニュージャージイ上空で2機のスパローホークが“繋留”のために接近しようとしているところ。

〔左下〕飛行船マコンに配属された“空飛ぶ空中ブランコ”団の3機のF9C-2スパローホーク。先頭は白たすきマーキングのシリアルA9057機、右は赤たすきのA9056機、左はブルーのたすきをつけたA9058機。機体上面黄の制式塗装は目をみはるような美しさであった。

〔下〕母船マコンのトラピーズ（懸吊装置）にフックされる飛行隊長ハリガン大尉機。このあとトラピーズの後方に見えるサドルがさがってきて機の胴体を押え、母船の格納庫内で機が動揺するのを防ぐ。サドルの上方に垂れているのはグリーンの旗で、“着艦”成功のシグナル。





クラークフィールドの50年



アメリカ騎兵隊が陣を敷いていたルソン島中央部の広野にクラークフィールドの呼称があたえられたのは1919年。少年時代をルソンで過したアメリカ陸軍草創の鳥人，同年水上機で事故死したハロルドM．クラーク少佐の名を冠したものである。1919年，飛行設備がととのったクラークフィールドに初めて飛来したのは陸軍通信軍団航空隊のデハビランドDH-4であった。その後2次大戦から朝鮮動乱，ベトナム戦争と極東をまき込んだ戦闘では，クラークは常に航空戦力の中央舞台であった。複葉から単葉，レシプロからジェット機と，この飛行場には数知れない航空機が翼を休めている。その主要機を紹介してクラーク50年の歴史をたどってみることにしよう。

50 Years of Clack Field Koku Fan-chosen aircraft album of Clark Field, the Philippines. De Havilland DH-4 Liberty Plane, stationed here, 1919-1920, is the "pioneer" of the field. SPAD XIII is also rare photog'd in 1920 at the field.






前ページ2枚とこのページ上2枚は、1919年から20年にかけてクラークに駐留したデハビランドDH-4リバティ・プレーン。1917年に第一次大戦に参戦したアメリカがイギリスから見本を取り寄せて大量まで生産したのがこのDH-4。A、B、M型など数多くのバリエーションがあった。

〔右下〕これもアメリカで量産された外来機スパッドXIII（13）。1920年、クラークでの撮影。